

Spaning, jakt och lätt bomb 1929-1938

GÖSTA ODQVIST

Enligt 1925 års riksdagsbeslut skulle 1. flygkåren, förlagd till Uppsala, direkt betjäna högsta krigsledningen och vara organiserad på

ett spaningskompani
ett jaktkompani och
ett bombkompani.

Till F 1 skulle även förläggas den speciella utbildningen av arméns flygspanare och den del av såväl spanar- som bombutbildningen, vilken lämpligen kunde göras *gemensam* för hela flygvapnet ¹⁾.

F 1:s förläggningsplats ändrades, som framgår av tidigare kapitel, från Uppsala till Västerås 1928. Samtidigt beslöts att ett flygfält skulle anläggas på Hässlö ²⁾. Det kunde emellertid bli färdigt för användning först 1931, och inte förrän då kunde landbaserade flygplan placeras på F 1. Kåren tilldelades ej heller flygplan, som motsvarade kårens uppgifter enligt riksdagsbeslutet.

Det blev därför inte, som man tänkt sig 1925. I stora drag innebar förändringarna för F 1:s del:

att flygverksamhet de första åren efter 1929 måste begränsas till allmän flygträning på sjöspaningsflygplan,

att någon "gemensam" spaningsutbildning ej påbörjades och att spaningsverksamhet upphörde 1934,

att jaktflygverksamhet kunde påbörjas i blygsam skala 1931,

att jaktutbildning förlades till F 1 1933, trots att den enligt försvarsbeslutet skulle ligga vid F 3 ³⁾ och

att bombflygverksamhet överhuvudtaget inte kunde börja, förrän spaningsflygplanet Hawker Hart, S 7, disponerades om och blev B4 ⁴⁾ och första lätta bombkursen 1937 förlades till F 1.

Flygverksamheten vid F 1 blev alltså följande:

	Spaning (allm. flygträning)	Jakt	Bomb
1929	X		
1930	X		
1931	X	(X)	
1932	X	X	
1933	X	X	
1934	X	X	
1935		X	
1936		X	
1937		X	X
1938		(X)	X

Man ställer sig naturligtvis den frågan hur det kom sig, att man inte följde 1925 års riksdagsbeslut. Vad låg bakom alla de omDispositioner, som gjordes dessa år? Några skäl har framgått ovan: förläggningssorten och flygfältet. Alltför ringa medelstillelse för anskaffning av flygplan var ytterligare ett.

I övrigt är det troligt att flygvapnets ledning:

beträffande *spaning* ganska tidigt fann det olämpligt med gemensam spaningsutbildning och därför förlade armé- och marinspaningskurs vid F 3, respektive F 2. Dit förlades också utbildning i strategisk spaning, eftersom man inte hade annat än arméspanings- respektive marinspaningsflygplan att tillgå;

fann det logiskt att flytta flygvapnets *jaktkurs* från F 3 till F 1 med hänsyn till försvarsbeslutet, som angav att F 1 skulle betjäna högsta krigsledningen (inte armén eller marinen);

insåg att *bombutbildning* i avvaktan på lämpligt flygplan (B4) endast kunde bedrivas vid armé- och marinspaningskurserna i form av "väpnad spaning".

Spaningsflygverksamheten

De första flygningarna på F 1 ägde rum hösten 1929 på sjöflygstationen vid Viksäng (intill CVV, numera SMT). Där fanns en sjöflyghangar och möjligheter att betjäna sjöflygplan.

F 1 tilldelades tre 2-sitsiga flygplan, typ Hansa-Brandenburg (S 2-S 4) samt en Heinkel (Sk 4). Hansan var försedd med en fast synkroniserad och en rörlig 8 mm kulspruta. Marschfarten låg på ca 150 km/tim och landningshastigheten på 95 km/tim. En handkamera 13x18 cm kunde medföras av spanaren. Efterhand tillkom modernare 3-sitsiga Hansor med beteckningen S 5 (A, B o.s.v.).



Hansa S 5 på spaningsuppdrag över Öresund.

Uppsättandet av flygkåren hösten 1929 med alla dess detaljproblem samt utbildning av stammanskap och värnpliktiga tog så mycken tid i anspråk, att flygverksamheten blev minimal. Det blev de första åren endast allmän flygträning med korta flygningar över Mälaren och Hjälmararen för att hålla flygande personalen i någorlunda flygtrim⁵). Ur kårorder, som också är belysande för flygverksamheten, framgår bl.a.:

”Det är t.v. förbjudet att så planera och utföra flygning, att icke säker landning kan ske i händelse av motorstopp e.d.”

”Avancerad flygning får icke äga rum”.

”Det är förbjudet att flyga utan fallskärm”⁶).

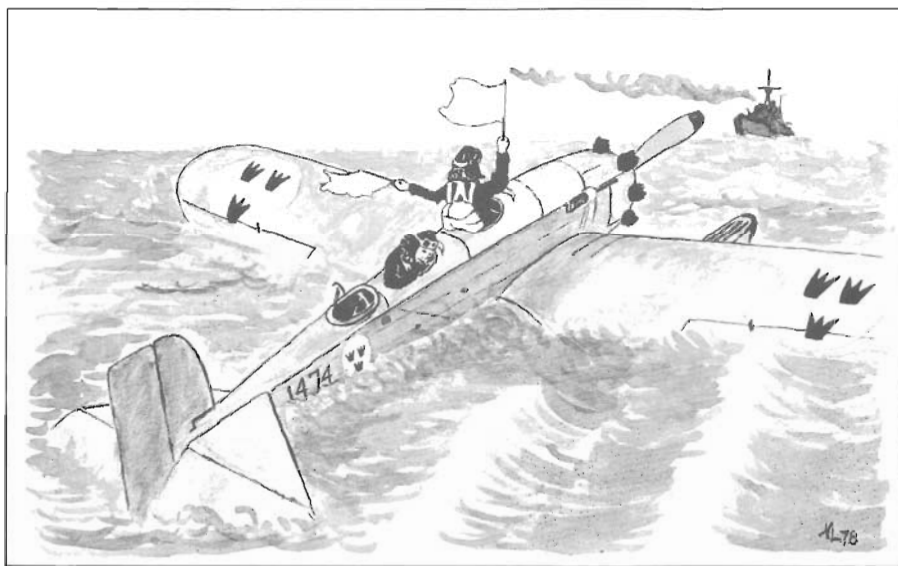
Det var ont om fallskärmar. Obligatorisk användning var en nyhet och fallskärmar hade inte riktigt flygarnas förtroende. De var inte alltid påtagna. En del av de äldre flygarna föraktade dem. ”Ingen riktig flygare fann det med sin heder förenligt att ta med sig fallskärm eller att sitta fastbunden. Man dyrkade våghalsigheten”. Så yttrade sig fanjunkare W. Werngren, som tog sitt flygcertifikat 1922, för en tidning⁷). Det fanns alltså fog för kårchefen att anbefalla fallskärm vid alla flygningar.

Vintern 1929—30 flögs det knappast alls men på sommaren 1930 började man igen med allmän flygträning i närheten av Västerås. Under juli—oktober avdelades ett detachement under löjtnant Swedenborg för samverkan med ar-

tilleriregementet i Karlsborg. Luftvärnsskjutningar hade börjat på allvar inom artilleriet. F 1-flygarna bogserade korvmål och man sköt med luftvärns-pjäser från marken mot luftmål såväl i dagsljus som under mörker. Flygplan och bogserad målkorv belystes vid behov av luftvärnets strålkastare. Trots enkla flyginstrument (endast höjd- och hastighetsmätare) genomfördes mörkerflygningarna utan incidenter⁸⁾.

De följande somrarna, då flygplanen fått driftsäkrare motorer, organiserade kårchefen Enell, f.d. marinofficer och tidigare chef för kustflottans flygavdelning, ett antal överhavsflygningar mot kusterna på andra sidan Östersjön. Dessutom samövade man med kustflottan i form av artillerieldledning, målbogsering för luftvärnsskjutning och närspaning⁹⁾.

Sommaren 1933 utrustades en S 5 B med en filmseriekamera för övningar i kartläggning från luften. Kameran drevs av en separat liten propeller med stor eller liten stigning. Ett detachement under ledning av löjtnant Sven Liljhagen och med en flygplan- och fotomekaniker, vice korpral John Berghäll, kartlade hela Gotland i skala 1:10.000¹⁰⁾. Samtidigt fotograferades på begäran av riksantikvarien ett flertal fornlämningar. Här gjordes alltså en kulturell insats av 1. flygkåren¹¹⁾. 1934 kartlades även Västkusten från Göteborg och norrut¹²⁾. Dessa flygningar måste ske i vackert väder och på exakt 2.500 m höjd för att få rätt skala. Föraren måste även se horisonten för att kunna ligga rätt på vingarna.



”Anhåller om bogsering”.

Sommaren 1934 startade 11. spaningsgruppen med löjtnant Carl Bergström som chef för de sista sjöspaningsövningarna i F1:s regi¹³⁾.

Många var de äventyr som dessa spaningsflygare fick uppleva med Hansorna. Ett av dem får gå till historien, eftersom fanjunkare Werngren var förare och löjtnant Gustaf-Adolf Westring spanare. Werngren berättar:

”En gång var jag tvungen att nödlanda i mycket grov sjö en tre mil ute till havs. Jag hade med mig nuvarande general Westring. Flottörerna sprang läck och började fyllas. Planets stjärtparti lutade sig bakåt och snart rann vattnet in i sittbrunnarna. Men just då hade vi den där turen som man måste ha — vi fick se en rök vid horisonten och den tillhörde flottans jagare Vidar, som just hade fullfartsprov. När de var inom synhåll, semaforerade jag på Westrings order: ’Anhåller om bogsering’ (!) och snart hade vi en tross om propellern och en slup under stjärtpartiet”.¹⁴⁾

Jaktflygverksamheten

Enl. 1925 års försvarsbeslut skulle F 1 uppsätta ett jaktkompani. Då flygfältet blev färdigt den 1 juli 1931 överflyttades från förvaring på CVV tre flygplan Phönix 222 Dront och ett jaktflygplan Phönix 122 J 1 till Hässlö-fältet¹⁵⁾. Glädjen var stor för den ende av F 1:s förare som var jaktutbildad, löjtnant Swedenborg, då han den 17 juli fick göra den första starten på Hässlö med J1:an¹⁶⁾.

På hösten organiserades på F 1 en första jaktgrupp med Swedenborg som chef samt två andra förare — löjtnant Knut Lindahl och vpl studentfurir Höök-Nilsson. Gruppen tilldelades tre från England nylevererade Bristol Bulldog (J7)¹⁷⁾.



Flygplan Phönix 122, J 1.

Den för flygvapnet gemensamma jaktkursen var ännu inte överförd till F 1¹⁸⁾. Jaktflygverksamheten var därför ringa, men för att fira 1-årsminnet av flygstationens tillkomst anordnades den 4 juni 1932 den första flyguppvisningen för allmänheten på Hässlö. Största intrycket gjorde jaktgruppen med de tre flygplanen J7 Bulldog. Uppvisningen leddes med duksignaler från marken. Radio fanns ej i flygplanen. 8.000 åskådare beräknas ha åsett evenemanget¹⁹⁾.

För utbildning av kårens flygare i avancerad flygning krävdes ett lämpligt 2-sitsigt flygplan med dubbelkommando. För detta ändamål ställdes under försommaren 1933 ett antal av det omdebatterade flygplanet Sk 10 från F 5 till kårens förfogande²⁰⁾. Under pågående instruktionskurs omkom löjtnant Palmlblad och några dagar senare tvingades löjtnant Herbert von Schinkel att hoppa i fallskärm. Hans passagerare omkom. Flygplantypen blev då förbjuden att användas för det, den var avsedd för — avancerad flygning. Flyglärarna på Ljungbyhed ansåg beslutet olyckligt. De hade goda erfarenheter av flygplanet. De mindre vältränade förarna på F 1 ansåg beslutet riktigt. Ärendet var "minst sagt infekterat"²¹⁾.

Jaktkursen till F 1

Flygvapnets jaktkurser var 1928—1931 förlagda till F 5 och 1932 till F 3²²⁾. Från och med sommaren 1933 förlades kursen till F 1. Chef var den legendariske kaptenen Magnus Bång. Till förfogande som lärare hade han bl.a. löjtnanterna Torsten Rapp och Knut Lindahl. Kursen hade 13 elever och tilldelades 12 jaktflygplan av typerna svenskbyggda J6, Jaktfalken och engelskbyggda J7, Bristol Bulldog²³⁾.

Chef för jaktkursen sommaren 1934 var kapten Bengt Jacobsson²⁴⁾. En av eleverna G. Hammarén berättar om utbildningsprogrammet:

"Efter de första inflygningarna fortsatte eleven med landning i sväng och vingglidning, avancerad flygning och förbandsflygning. Ett moment bestod av höjdflygning till 7.000 m. En av eleverna förlorade då medvetandet, råkade i spinn ett par tusen meter, återfick medvetandet och fortsatte att flyga som om ingenting hänt. Han visste inte varför han 'tuppat av'. Även om syrgas kunde tillföras genom en provisorisk anordning, utnyttjades den ej alltid. Man var överhuvud taget dåligt medveten om riskerna vid syrgasbrist.

Jaktflygutbildningen skedde i stegrat tempo med olika anfallsmetoder uppifrån, från sidan o.s.v. 'Skjutningen' skedde med fast sikte. Skarpskjutningar ägde sedan rum under hösten dels mot mål vid Kärrbolandet i närheten av Hässlö, dels vid flygskjutskolan i Rinkaby mot markmål och mot flygplandraget korvmål²⁵⁾.

Jaktflygets uppgifter skulle vara ortsförsvar, eskort av bombförband och anfall mot markmål. Det taktiska uppträdandet vid ortsförsvar var omtvistat. Med jakten i beredskap i luften kunde i gynnsamma fall fienden engageras, innan den anföll sitt mål. Men eftersom det inte fanns medel för ledning av jakten mot en anfallande, kunde uppträdande fientliga flygplan bara lokaliseras genom egen effektiv målspaning, där

de olika förarna tilldelades olika spaningssektorer. Ofta blev det då förbandschefen, som först siktade fienden, eftersom övriga förare måste dela sin uppmärksamhet på spaning och att hålla sin plats i förbandet. Den som först upptäckte målet, gjorde vingtipning ditåt och ledde sedan förbandet, som fick 'följa John'. Det förekom också tillfällen, då man fått in uppgifter om ett anfall och på en överenskommen plats kunde lägga ut pilar på marken som angav riktningen mot fienden.

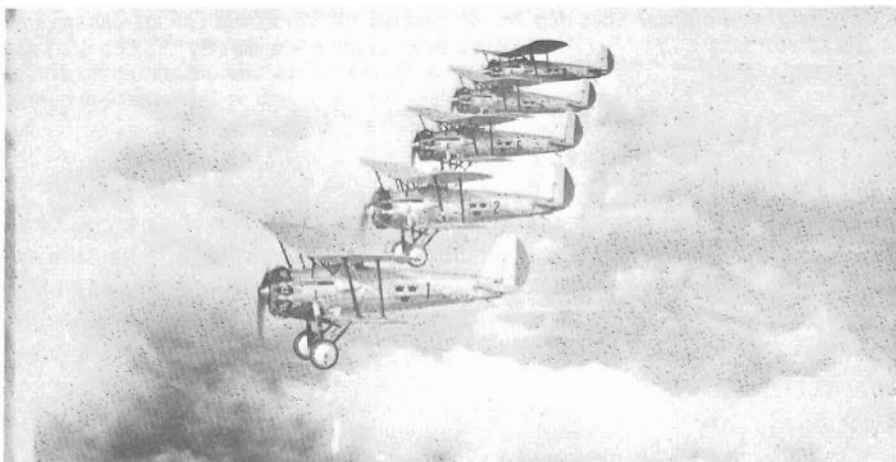
Såväl J6 som J7 levererades först utan radio men försågs sedan med en kortvägsradio med telegrafi (som någon gång fungerade) och telefoni (som nästan aldrig fungerade). Dessutom var frekvensinställningen besvärlig för föraren.”

Vintern 1934—35 ledde löjtnant Erik Ekman jaktdivisionen på F1²⁶⁾. För att höja jaktens effektivitet utarbetade Ekman ett försöksprogram för fällning av jaktbomber mot bombflygplan. Prov utfördes på Storsjöns is vid F 4 14/2—15/3. Några påtagliga resultat fick man ej fram av dessa bombfällningar, trots allvarliga försök. Däremot genomfördes under soliga dagar en rolig och nyttig övning, där det ena flygplanet gick mål och lät sin skugga flyga fram över Storsjöns is, medan det andra sköt mot skuggan. Snöuppkasten gav omedelbar självmarkering. Att det var risk för rikoschetter mot målflygplanet, var det ingen som brydde sig om²⁷⁾.

Jaktflygverksamheten under åren 1935 och 1936 fortsatte i stort som året innan.

Utökad jaktkurs sommaren 1937

Försvarsbeslutet 1936 innebar bl.a. att en särskild jaktflottilj, F 8, skulle uppställas. Det krävde en ökning av antalet jaktförare. Efter slutförd grundläggande flygutbildning vid Ljungbyhed våren 1937 kommenderades till jaktkursen 17 aspiranter, av vilka de flesta önskade bli officerare på stat. Till en början hade kursen 12 flygplan J6 och J7²⁸⁾.



5-grupp J 7 i höger flankformering.



Gloster Gladiator, J 8, på linje.

Ian Iacobi berättar om den omväxlande tjänsten ²⁹⁾.

"Efter genomgång av förarinstruktionen och lektioner i flygplan- och motorlära första dagen släpptes eleverna iväg på den första inflygningen redan andra dagen! Flygplanen var lättflugna men ej helt 'pålitliga'. Skurna motorer med nödländningar som följd, intryckta landställ på J6 samt skadade vingnockar på den sidvinds känsliga J7 höll tyghantverkare Fredriksson och hans mannar mer än väl sysselsatta, men brist på flygplan blev det aldrig. Under sommaren hämtades de tre första Gloster Gladiator-flygplanen (J8), men de flögs enbart av lärarna.

Jaktdivisionen ombaserades den 24—27 augusti till Torshälla för att delta i en luftförsvarsövning i Göteborg ³⁰⁾. 'Anfallande' flygplan var B3, B4, S5 och S6. Landets då enda jaktförband måste konstatera att B3 och B4 var alltför fartöverlägsna för annat än slumpvisa kontakter från höjdöverläge medan S5 och S6 fick notera så många flera 'nedskjutningar'."

Sista jaktkursen

Sommaren 1938 förbereddes uppsättandet av F 8 genom en väsentligt utökad jaktutbildning vid F1. "F 8 Detachement", med kapten Magnus Bång som ansvarig chef, utgjordes av två jaktdivisioner. Vid den ena under Bång själv utbildades 16 elever, varav 9 kadetter. 18 st av det från England nylevererade jaktflygplanet J8 disponerades. Den andra divisionens chef Knut Lindahl ledde utbildningen av 21 aspiranter på 10 flygplan J6 och J7 ³¹⁾.

Ian Iacobi berättar om verksamheten:

"Utbildningen vid Hässlö omfattade vid denna tid även tunga och lätta bombkurser med flygplan B3 och B4. Det var trångt i luften kring Hässlö och från den 1 juni base-

rades jaktförbanden på Rinkaby. Där fullföljdes utbildningen med luftstridstaktik och skjutning mot luft- och markmål. Nytt för jaktförarna var stigning med J8 upp till 10.000 meters höjd. Syrgastillförseln skedde genom en gummislang med trämunstycke!

Ett säreget inslag i äldre kursens utbildning var den s.k. 'Cirkus Bång'. Magnus Bång ledde själv avancerad flygning i sammanhållen 9-division i vilken 6 kadetter ingick. Så gott som varje förmiddag inleddes med ett sådant övningspass. 'Cirkus Bång' deltog i flera flygdagar under sommaren och kulmen nåddes i samband med Bromma-invigningen den 11 september.

En stor luftförsvarsövning genomfördes i mellan-Sverige den 6—9 september. Under Bångs ledning organiserades vid F 1 en jaktflottiljstab med två jaktdivisioner³²⁾. De luftstrider som på låg höjd utfördes över Stockholm under denna övning torde sakna motstycke under senare tider³³⁾.

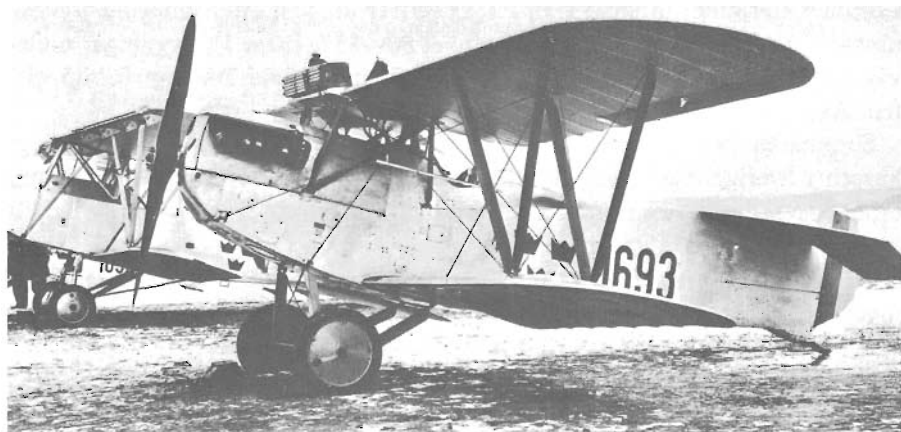
Lördagen den 1 oktober 1938 lämnade F 8 detachement Hässlö för att införlivas med den nu färdiga Barkarbyflottiljen³⁴⁾. Magnus Bång ledde överflygningen, som innefattade alla jaktflygplan, som kunde komma i luften. Ett ärevarv gjordes först över Västerås och F 1 och sedan över Stockholm. På F 8 väntade ett stort antal honoratiories som välkomnade flygförbandet till sin nya förlägningsplats³⁵⁾."

Därmed var jaktflygverksamheten vid F 1 avslutad för denna period. Den skulle komma att återupptagas igen, då F 1 blev nattjaktflottilj.

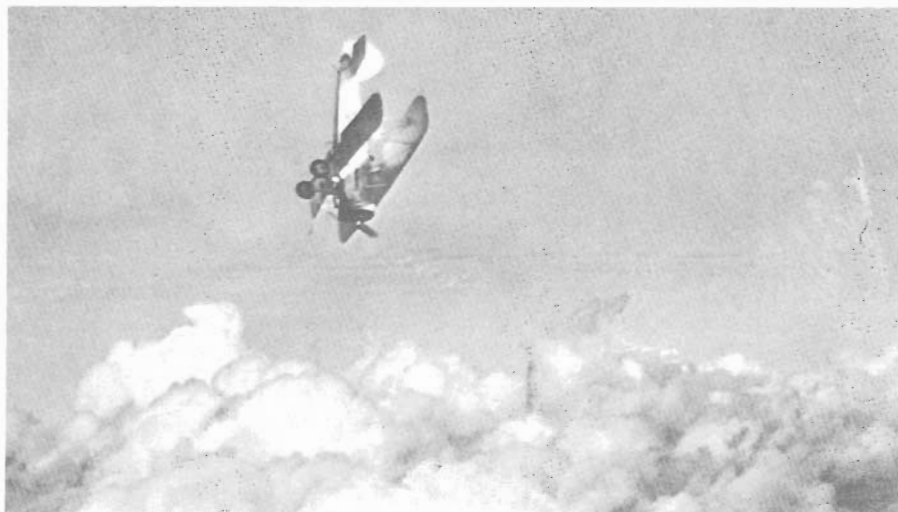
Bombflygverksamheten

1925 års försvarsbeslut innebar, som ovan angivits, att F 1 vid sidan av spaning och jakt även skulle ha ett bombkompani. Men det skulle dröja länge än, innan denna tanke blev genomförd. Faktum var att svenskt försvar saknade bombflyg ända fram till 1936³⁶⁾.

Som ovan angivits började flygverksamheten på Hässlö med de tre Phönix Dront flygplanen. Beväpningen bestod av en fast och en rörlig 8 mm kulspruta. Några bomber kunde ej medföras. Flygplanet var därför rätt och slätt ett övningsflygplan.



Phönix 222, Dront.



Hawker Hart, B 4, i brant dykning.

Det var först 1934, som man kunde ana början till ett bombflyg. Då inköpte flygvapnet tre Hawker Hart från England under beteckningen S 7 (alltså spaningsflygplan). I England hade man utfört störtbombfällningsprov med denna flygplantyp³⁷⁾. Försök påbörjades i Sverige³⁸⁾, i vilka bl.a. löjtnant Björn Bjuggren deltog. Bomberna träffade bra. "Sensationell svensk störtbombfällning" var en av tidningsrubrikerna³⁹⁾.

Jämförande prov med horisontalfällning och störtbombfällning utfördes 1935 och 1936 på F 4 och CVM med flygplanet Hawker Hart. Både flygare och flygplan utsattes i dykningen för mycket hårda prov upp till maxfart. Löjtnant Carlgren, utlånad från F1, beskriver att han efter intensiva dykövningar i svag vind kunde hålla dykvinkel 80—85°. Efter 58 flygningar under våren 1936 kunde Carlgren konstatera att flygplanet var lämpligt för uppgiften. Även prov med nytt gyrosikte (AGA) utfördes⁴⁰⁾.

Sommaren 1937 organiserades på F 1 den första egentliga störtbombflygkursen i Sverige. Carlgren var chef och Bjuggren lärare. Som elever deltog bl.a. 21 reservofficersaspiranter⁴¹⁾. Många av dessa övergick senare till officerare på aktiv stat i flygvapnet.

Den 7 oktober inspekterade chefen för flygvapnet utbildningen. Han var mycket nöjd med resultatet⁴²⁾. Sverige hade fått sitt första lätta bombflyg, som nu emellertid överfördes till F 4⁴³⁾. Enligt försvarsbeslutet 1936 skulle F 1 enbart ägna sig åt tungt bombflyg — en verksamhet som redan i begränsad omfattning påbörjats under 1937, i och med att de första flygplanen Junkers Ju 86 (B3) börjat tillföras flottiljen.

Noter

1. Riksdagens (Rd) skr 310/1925.
2. Rd skr 355 och 368/1928.
3. Rd skr 310/1925 sid. 31.
4. Förf. intervju med general N. Söderberg 1978.
5. Förf. intervju 1977 med överste W. Swedenborg, som tjug på F 1 1929—1934. Bandinspelning, Flygmuséet Malmslätt.
6. KrA. F 1 kårorder nr 8/1929.
7. Vestmanlands Läns Tidning 1/6 1951.
8. Intervju Swedenborg. Uppgifter ur S flygdagbok.
9. Intervju Swedenborg. Uppgifter ur S flygdagbok.
10. Förf. intervju med förvaltaren vid F 6 J. Berghäll 13/12 1977. Bandinspelning, Flygmuséet Malmslätt.
11. KrA. FV ink 9/3 1933 nr 405. F 1 kårorder 23/1933.
12. KrA. F 1 kårorder 15/1934.
13. KrA. F 1 kårorder 15/1934.
14. Intervju Werngren i Vestmanlands Läns Tidning 1/6 1951.
15. KrA. F 1 kårorder 27/1931.
16. Intervju Swedenborg. Ur S flygdagbok.
17. KrA. F 1 kårorder 45/1931.
18. KrA. Fo nr 19/1932. KrA. F 1 kårorder 11/1932.
19. Vestmanlands Läns Tidning 5/6 1932.
20. KrA. F 1 kårorder 41/1933.
21. N. Söderberg "Med spaken i näven" sid. 171. Flyglitteratur. Smålands stenar 1971.
22. Jfr KrA flygvapenorder 1928—1932.
23. KrA. F 1 kårorder 14/1933.
24. KrA. F 1 kårorder 15/1934.
25. Förf. intervju med överstelöjtnant Gunnar Hammarén. Bandinspelning 24/1 1978. Flygmuséet Malmslätt.
26. KrA. F 1 kårorder 40/1934.
27. Intervju Hammarén 1978. Ur H flygdagbok.
28. KrA. F 1 flottiljorder 15/1937. Chef var löjtnant Lindahl. Bland lärarna fanns löjtnanterna G. Hammarén och Å. Söderberg. Som elever Mangård, Iacobi, Frykholm, Salvén, Wennerström, Nettelblad-Hollsten, vilka (utom Mangård) senare under Söderbergs chefskap ingick i F 19 jaktdivision under vinterkriget i Finland 1939—40.
29. Meddelanden från överste Iacobi och överstelöjtnant Lange 1978. Utdrag ur L dagbok.
30. KrA. F 1 flottiljorder 35/1937.
31. KrA. F 1 flottiljorder 19/1938.
32. KrA. F 1 flottiljorder 41/1938.
33. Intervju överste Iacobi och överstelöjtnant Lange 1978.
34. KrA. F 8 flottiljorder 1/1978.
35. Intervju överste Iacobi och överstelöjtnant Lange 1978.
36. N. Söderberg "Med spaken i näven" sid. 152. Smålands stenar 1971.
37. Flyghistoriskt månadsblad (FM) nr 6/1971.
38. Kbr 23/3 1934.
39. B. Bjuggren, Attack, sid. 96. Militärlitteraturföreningen 1936.
40. R. Carlgren i brev till N. Söderberg 4/6 1976. Uppgifter ur C flygdagbok.
41. KrA. F 1 flottiljorder 15/1937.
42. Vestmanlands Läns Tidning 8/10 1937.
43. Svenskt flyg och dess män, sid. 174. Bokförl. Mimer, Stockholm 1939.